இணைப்பு.

[33-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் போக்குவரத்து, 1967–68

(ஓர் ஆய்வுரை)

சமுதாய வளர்ச்சிக்கும் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கும் போக்கு வரத்து மிகவும் இணைப்பானதும் இன்றியமையாததும் ஆகும். உள்நாட்டுத் தொடர்பு வழிகளில் சாலைப் போக்குவரத்து முதன்மை பெற்றுள்ளது. நகரங்களிலும், நகர்ப்புறங்களிலும் நாட்டுப்புறங்களிலும் வளர்ந்து வரும் தொழில்–பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கேற்ப சாலைப் போக்குவரத்தும் சரி நிகராக வளர்ச்சியடைந்து வருகிறது. 1967-ம் ஆண்டில் வண்டிப் போக்குவரத்து நிலையாகப் பெருகி வந்துள்ளதைக் கீழ்க்காணும் விவர அட்டவணையிலிருந்து அறியலாம்.

கீழ்க்காணும் நாட்களில் உள்ளவாறு.	பயண (பேருந்து) வண்டிகள். தனியார்.	பயண (பேருந்து) வண்டிகள். தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்கு வரத்துத் துறை.	சரக்கு வண்டிகள். வாடகை லாரிகள்.	சரக்கு வண்டிகள். தனியார் லாரிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பிறமோட்டார் வண்டிகள்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1966 டிசம்பர் 31-ம் தேதி ..	5,395	1,423	10,623	3,134	5,788	742	27,105
1967 டிசம்பர் 31-ம் தேதி ..	5,681	1,638	10,738	3,095	7,087	1,016	29,255

போக்குவரத்துத் துறை அமைப்பு.

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின்கீழ் செய்யப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கிய பணிகளாகும் :—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

(3) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்–சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகத்தின் கீழ்ச் செயல்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து ஆணையாளர் வருவாய்த்துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். மாநில நிலையில் போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளருக்கு இரண்டு துணை போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளர்களும் இரண்டு உதவிச் செயலாளர்களும் துணை செய்கின்றனர். மாவட்டங்களில் கலெக்டர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். இவர்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் செயலாளராக உதவி புரிகின்றனர். சென்னை மாநகரில் காவல்துறை ஆணையாளர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல் படுகின்றார். இவருக்கு காவல்துறை துணை ஆணையாளர் (போக்குவரத்து

உரிமம் வழங்கல்) செயலாளராக உள்ளார். இத்துணை ஆணையாளர் மாவட்டத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் என்ன பணிகளை மேற் கொள்கின்றாரோ அத்தகைய பணிகளை மேற்கொள்கின்றார்.

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்.

பேருந்துகள்.—பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதிகளின் வளர்ச்சி கீழ்க் காணும் வழிமுறைகளில் எய்தப்படுகின்றன :—

(1) புதிய வழித்தடங்களுக்கும், கூடுதலான பேருந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல் மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்குதல் ;

(2) பேருந்துகளின் பயண ஓட்டங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித் தலும், தற்போது உள்ளவற்றை விரிவுபடுத்தலும் ;

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக, பெரிய வண்டிகளை விடுவதன் மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையிலோ அல்லது பேருந்து இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையிலோ ஆண்டொன்றுக்கு 10 சத வீதம் உயர்வு ஏற்பட வேண்டுமென்பதே இதன் நோக்கமாகும். 1967-ம் ஆண்டில் 145 புதிய வழித்தடங்கள் 472 பேருந்துகளுடன் தொடங்கப்பட்டன. இதனால் கூடுதலாக 28,902 இருக்கைகளுக்கு வகை செய்யப்பட்டன.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து.

பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் படிப்படியாக விரிவுபடுத்தும் முறையில் இம்மாநிலத்தில் பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை யாக்குவது குறித்த கொள்கையில் அரசாங்கம் மாற்றஞ் செய்துள்ளது. இக் கொள்கையின்படி அரசாங்கம் அடியிற்கண்ட வகையைச் சார்ந்த வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென முடிவு செய் துள்ளது :—

(1) எழுபத்தைந்து மைல்களும் அதற்கு மேலுமுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் பணி—கடுவிசைப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் ;

(2) நீளம் பற்றிய கருத்தின்றி சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

மேற்சொன்ன வகையைச் சேர்ந்த வழித்தடங்கள் குறித்து மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் IV-A அத்தியாயத்தின்கீழ் அவசியமான திட்டங்கள் முடிவு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இவ்வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்கள் முடிவடையும் தறுவா யில் இவ்வழித்தடங்களில் தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையின் பேருந்துகள் ஓட வகை செய்வதே இதன் நோக்கமாகும். உரிய மரபுகள் பின்பற்றப்பட்ட பின்னரே இந்த வழித்தடங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மைசூர் மாநிலங்கள் வழியாகச் செல்லும் வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்குவதற்கு அந்தந்த மாநிலங் களுடன் ஏற்பு ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொள்ளப்பட்டுள்ளன.

நாட்டுடைமைக் கொள்கையின் வண்ணம் மேற்கொள்ளப்பட்ட வழித் தடங்களில் இதுகாறும் பேருந்துகளை இயக்கிவந்த தனியார்களுக்கு மாற்று வழித்தடங்கள் வழங்குவதற்கான கோட்பாடுகளை அரசாங்கம் உருவாக்கி வருகின்றது.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்தின் செயல்முறை குறித்த விரிவான ஆய்வு, மன்றப் பேரவைமுன் தனியாக வைக்கப் பட்டுள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள்.

வளர்ந்துவரும் வாணிபத்திற்கும் வர்த்தகத்திற்கும் ஏற்ப பொது லாரிகளுக்கும் தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநில முழுவதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. பொது லாரிகளைக் கொண்டு வந்து காண்பித்தவுடன் முறையான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில் அவற்றிற்கு தாற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. தென் மாநிலங்கள் முழுவதிலும் சரக்கு வண்டிப் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வகை செய்யும் நோக்குடன் இம்மாநிலத்திலுள்ள பொது லாரிகளுக்குக் கூட்டு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் இம்மாநிலத்திலும் கேரளம், மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங் களிலும் செல்திறன் உள்ளவையாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேற்கையெழுத்திட வேண்டியதில்லை. 1967-ம் ஆண்டில் இத்தகைய 95 அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

ஒப்பந்த வண்டிகள்.

இம் மாநிலத்தில் டாக்சிகளுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மாநில முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச் சீட்டு வழங்கு கின்றனர். சுற்றுப்பயணிகளுக்கு (Tourists) உதவியாக சீர்ப்பேருந்துகளுக் கும் (Omni Buses) ஒப்பந்த வண்டிகளுக்கான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. மேலும் நனி வசதிப் பேருந்துகளுக்கும் (Luxury Coaches), சீர்ப்பயண டாக்சிகளுக்கும் ஒப்பந்த வண்டிகளுக்கான அனுமதிச் சீட்டுகள் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியினால் வழங்கப் படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் தமிழ்நாடு முழுவதும் செல் திறனுடையனவாகும். தற்போது இம் மாநிலத்தில் 26 நனி வசதிப் பேருந்துகளும் (Luxury Coaches), 74 சீர்ப்பேருந்துகளும் (Omni Buses), 189 சீர்ப்பயண டாக்சிகளும் இயங்கி வருகின்றன.

சென்னை மாநகரிலும், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி, கோயம்புத்தூர் ஆகிய நகராட்சிகளிலும் இயங்கிவரும் டாக்சிகளில் மட்டுமே அளவுப் பொறிகள் (Meters) கட்டாயமாகப் பொருத்தப்படவேண்டுமென விதிக்கப் பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன மூன்று நகராட்சிகளிலும் நகராட்சி எல்லை களுக்குள் மட்டுமே அளவுப் பொறிகளின்படிக் கட்டணம் வசூலிக்கலா மென்று கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

ஆலோசனை மன்றங்கள்.—(1) மோட்டார் போக்குவரத்தின் கோட்பாடு, நிர்வாகம் குறித்த முக்கிய பணிகளில் அரசிற்கு ஆலோசனை கூற, அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பு வகிக்கும் அமைச்சரைத் தலைவராகவும் சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களையும் பஸ் போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் பிரதிநிதிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை ஆலோசனைக் குழு ஒன்று உள்ளது முந்திய குழுவின் கால அளவு முடிவடைந்தவுடன் இக்குழு மீண்டும் புதிதாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இக்குழு விரைவில் கூடும்.

(2) மாவட்ட அளவில், மோட்டார்ப் போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட நடவடிக்கைகளில் வளர்ச்சி மன்றங்கள் அரசிற்கு ஆலோசனை கூறு கின்றன.

(3) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டையும் போக்குவரத்துப் பாதுகாப் பையும் ஒட்டிய எல்லா நடவடிக்கைகளையும் செவ்வனே கவனிப்பதற்காகத் தமிழக சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு என்னும் உயர்நிலைக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மாவட்ட நிலையில், மாவட்டச்

சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு, மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தின் தனிப்பட்ட குழுவாகச் செயலாற்றி வருகிறது. சென்னை நகரில், இதை முன்னிட்டு, சென்னை நகரச் சாலை மேம்பாடு-போக்கு வரத்துத் திட்டக்குழு என்ற தனிக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) மாநிலத் தலைநகர் நிலையில் சென்னைப் பெருநகர் சாலை வளர்ச்சி-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு என வழங்கப்படுகின்ற குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

வரி விதிப்பு.

மாநிலங்களுக்கிடையே நடைபெறும் போக்குவரத்திற்கும் வாணிகத் திற்கும் ஊக்கமளிப்பதற்காக, போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது ஒருமுனை வரி விதிப்பது குறித்து இம் மாநிலத்திற்கும் அண்டை மாநிலங்களான கேரளம், ஆந்திரா, புதுச்சேரி ஆகியவற்றிற்கும் இடையே ஏற்பு உடன்படிக்கைகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. மைசூர் மாநிலத்தைப் பொறுத்த வரையில் இரு மாநில வழித்தடங்களில் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளை பங்கிட்டுகொள்வதற்கு ஏற்பு உடன்பாடு ஏற்படுகிறவரை இந்த உடன்பாடு சரக்குப் பேருந்துகளுக்கும், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கு மட்டுமே பொருந்தும். மாநிலங்கள் ஒன்றோடொன்று செய்துகொண்ட ஒப்பந்த அடிப்படையின்கீழ் தமிழ்நாட்டிலிருந்து புறப்பட்டுச் செல்லுகின்ற பேருந்துகள் ஒருமுனை வரிச்சலுகையைக் கீழ்க்கண்டவாறு பெறுகின்றன.

(1)	தமிழ்நாட்டுச் சரக்குவண்டி களின் எண்ணிக்கை. (2)
தமிழ்நாடு-ஆந்திரா	1,760
தமிழ்நாடு-மைசூர்	700
தமிழ்நாடு-கேரளம்	800

அனுமதிச் சீட்டுகள் குறித்து இப்போதுள்ள ஏற்பாடு கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளது :—

	தமிழ்நாட்டினைச் சேர்ந்தவை.			ஏனைய மாநிலங்கள்.		
	பொது வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பொது வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
தமிழ்நாடு-ஆந்திரா ..	2,000	100	20*	2,000	100	20*
தமிழ்நாடு-மைசூர் ..	700	..	20*	700	..	20*
தமிழ்நாடு-கேரளம் ..	800	75	150† 20*	800	75	150† 20*

* சுற்றுலா வாடகை வண்டி.   † சாதாரணமானவை.

இந்திய அரசு நிறுவிய சாலைப் போக்குவரத்து வரிவிதிப்பு விசாரணைக் குழுவின இறுதி அறிக்கை அண்மையில்தான் கிடைத்துள்ளது. இதை அரசாங்கம் ஆலோசித்து வருகிறது. இந்திய அரசு அமைத்த கீழ்க்கண்ட குழுக்களின் அறிக்கை இன்னும் கிடைக்கப்பெறவில்லை :—

(i) ஆதாயம் பயக்கவல்ல வகையில் போக்குவரத்து வண்டிகள் குறித்த ஆயவுக்குழு.

(ii) போக்குவரத்து நிதிவசதி குறித்த ஆய்வுக்குழு.

போக்குவரத்து வசதிகளை விரிவுபடுத்துவதற்கான வருங்காலத் திட்டங்களை வகுப்பதில் இவ்வறிக்கைகள் பெரிதும் பயனுள்ளவையாக இருக்குமென நம்பப்படுகிறது.

பேருந்து நிலையங்கள்.

பேருந்து நிலையங்களில் தேவைப்படும் வசதிகள் உள்ளாட்சி மன்றங்கள் விதிக்கவேண்டிய கட்டணங்கள், பேருந்து நிலையங்களை நன்கு பேணி வருவதை உறுதிப்படுத்தும் பொருட்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளிடம் இருக்கவேண்டிய பொறுப்பு முதலியவற்றை வரையறுத்து இந்த அரசாங்கம் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டி விதிகளின் கீழ் விதிகள் இயற்றியுள்ளது. விதிகளுக்கிணங்க செய்து கொடுத்துள்ள வசதிகளுக்கேற்ப பேருந்து நிலையங்களை வகைப்படுத்துவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகயினை வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அனைவரும் எடுத்து வருகின்றனர்.

வருவாய்.

தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டி விதிகளின்கீழ் விதிக்கத்தக்க கட்டண வீதங்கள் 1967 நவம்பர் திங்களிலிருந்து உயர்த்தப்பட்டுள்ளன. இதனால் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 7 இலட்சம் வருவாய் பெருகுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

1967–68-ம் ஆண்டில், 1—4—1967 முதல் 31—12—1967 வரையுள்ள 9 திங்களில் ரூ. 12·23 கோடி வருவாய் கிட்டியது. எனவே, 1—4—1967 முதல் 31—3—1968 வரை ரூ. 16·31 கோடி கிட்டுமென எதிர்பார்க்கலாம். 1966–67-ம் ஆண்டில் ரூ. 14·96 கோடி மட்டுமே வருவாய் கிட்டியது என்பதை இங்கு நினைவு கூர்வது நல்லது.

செயற்குறிப்புகள்.

பேருந்து வழித்தட அனுமதிச் சீட்டு கேட்டு விண்ணப்பித்துள்ளோர்களிடையே தேர்ந்தெடுக்கப்பட வேண்டியவர்கள் எந்தக் கோட்பாடுகளின் அடிப்படையில் அமைய வேண்டுமென வரையறுக்கும் விதிகளை வகுக்கும் பணி விரைவில் முடிவுறும்.

போக்குவரத்து வண்டிகளின் உரிமையாளர்கள் தங்களுடைய வலவர்களை கடுவிசையில் வண்டிகளை ஓட்டிச் செல்லும் குற்றத்தைச் செய்கிறார்கள் என்றும் இதற்குத் தாங்களும் பொறுப்பாளிகள் ஆக்கப்படுவதாகவும் முறையிட்டுள்ளனர். போக்குவரத்து வண்டிகளில் விசைமானிக் கருவிகள் பொருத்தப்பட வேண்டுமென ஆணையிடலாமா என்பது குறித்து அரசாங்கம் ஆலோசித்து வருகிறது. இந்தக் கருவி, பயணம் செய்த தொலைவினையும், சென்ற வேகத்தினையும் காட்டும் வகையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும்.

பெரும்பாலான சரக்குப் பேருந்து விபத்துகள் இரவிலேயே நிகழ்கின்றன. ஓய்வேதுமின்றி வலவர்கள் சரக்குப் பேருந்துகளை ஓட்டிச் செல்வதாலேயே இத்தகைய விபத்துகள் நிகழ்கின்றன. எனவே, ஓர்

இரவில் சரக்குப் பேருந்து ஒன்று 200 கிலோ மீட்டருக்குமேல் பயணம் செய்யுமானால் அதில் இரண்டு வலவர்கள் இருக்கவேண்டிய முறையில் விதி ஏற்படுத்தலாமா என்பது குறித்து அரசாங்கம் ஆலோசித்து வருகிறது.

சரக்கு பேருந்துகளுக்கு மஞ்சள் வர்ணம் அடித்தால் அவை இரவில் நன்கு தெரியும் என்பதாலும், அவை ஓட்டப்படாமல் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தாலும் நன்கு தெரியும் என்பதாலும், அதனால் சரக்குப் பேருந்துகள் ஒன்றோடொன்று மோதிக்கொள்ளும் அபாயம் குறையும் என்பதாலும், சரக்குப் பேருந்துகளுக்கு மஞ்சள் வர்ணம் அடிக்கவேண்டும் என்று விதி ஏற்படுத்துவது குறித்தும் அரசாங்கம் ஆலோசித்து வருகிறது.

முன்னேற்றம்.

பேருந்துப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் பணியினைப் படிப்படியாக நிறைவேற்றுவதே அரசாங்கத்தின் நோக்கம் என்றாலும், தற்போது மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்துப்பணியினைச் செய்து வருபவர்களுக்கு உள்ள இடர்ப்பாட்டினை அகற்றுவதிலும் அரசாங்கம் கண்ணும் கருத்துமாய் உள்ளது.

உழவர்களுக்கு வசதி செய்யும் நோக்கத்துடன் அரசாங்கம் புதிய ஏற்பாடு ஒன்றைச் செய்துள்ளது. டிராக்டரும் தொடர் வண்டியும், வெவ்வேறானவர்களுக்குச் சொந்தமாயிருப்பினும், டிராக்டர்களுக்கும் தொடர் வண்டிகளுக்கும் செல்திறனுள்ள, அனுமதிச்சீட்டு இருந்து, அவை வேளாண்மை காரியங்களுக்காக மட்டுமே பயன்படுத்தப்பட்டால், டிராக்டருடன், தொடர் வண்டியையும் பயன்படுத்துவதற்கு அரசாங்கம் இப்போது அனுமதி வழங்கியுள்ளது.

நகர்ப்பேருந்துப் பணிகளில் போக்குவரத்து கூட்டம் மிக்க நெரிசல் நேரங்களில் பேருந்துகள் விரைந்து செல்ல முடியாமல் இடர்ப்படுவதைக் குறைக்கும் பொருட்டு, அரசாங்கம் புதிய ஏற்பாடு ஒன்றைச் செய்துள்ளது. இதன்படி நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்துக் காலம் நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. சனிக்கிழமை உட்பட வேலை நாட்களில் நேரப் போக்குவரத்துக் காலம் முன்னர் காலை 8 மணி முதல் 11 மணிவரையிலும் மாலை 4 மணி முதல் 7 மணி வரையிலும் இருந்தது. இக்கால அளவினை 1967 டிசம்பர் முதற்கொண்டு காலை 8 மணி முதல் 12 மணி வரையிலும், மாலை 4 மணி முதல் 8 மணி வரையிலும் அரசாங்கம் நீட்டித்துள்ளது.

சரக்குப் பேருந்துகளின் வலவர்கள் தாங்கள் பயணம் செய்யும் 70 மைலுக்கு ஒரு முறை அண்மையிலுள்ள காவல் நிலையத்திற்குச் சென்று, சரக்குப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பதிவேட்டில் முன்பெல்லாம் கையெழுத்திடவேண்டி இருந்தது. இதற்காக காவல் நிலையங்களில் சரக்குப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பதிவேடு ஒன்று வைக்கப்பட்டு வந்தது. சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு இதனால் ஏற்படும் தொல்லைகளைத் தடுக்கும்பொருட்டு, இந்த ஏற்பாட்டினை நிலையாகவே கைவிடுவதென இப்போது முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

பேருந்துகள் தக்கவாறும் முழுமையாகவும் சிக்கனமாகவும் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும் என்பதை உறுதிப்படுத்துவதற்காக, சாதாரண பேருந்துகள் ஒரு நாளில் பயணம் செய்யக்கூடிய பேரளவுத் தொலைவினை 200 மைலிலிருந்து 250 மைலாக உயர்த்துவதை அனுமதித்து அரசாங்கம் 1967 ஜூன் திங்களில் ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

முடிவுரை.

சட்ட மன்றப் பேரவையில் விவாதம் நடைபெறும் இத்தருணத்தில் போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறை விதிகளையும், போக்குவரத்து வசதிகளையும், மேம்படுத்துவதற்கான ஆலோசனைகளையும், கருத்துரைகளையும் அரசாங்கம் மகிழ்ச்சியோடு வரவேற்கும்.